MINISTERSTWO SPRAW ZAGRANICZNYCH

Nr. 1
ROK XVI

WARSZAWA
1 STYCZNIA 1934

DZIENNIK URZĘDOWY

TREŚĆ:

CZĘŚĆ I — ZARZĄDZENIA:

CZĘŚĆ I.

1.

E.III.359-c/1/1.

TYMCZASOWA INSTRUKCJA MORSKA DLA KONSULÓW R. P.

Uprawnienia i obowiązki Konsulów R. P. wedle obowiązującego ustawodawstwa w zakresie morskiego prawa publicznego i prywatnego są następujące:

§ 1. *Świadectwo o banderze.*

1. Konsulowie R. P. uprawnieni są w myśl art. 15 ust. o polskich statkach handlowych morskich z 28 maja 1920 roku (Dz. U. R. P. Nr. 47 z 1920 r., poz. 285) do wydawania dla statków handlowych morskich, nabytych zagranicą przez Państwo, obywateli polskich i osoby prawne, mające siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej, „świadectw o banderze", które jest tymczasowem zaświadczeniem, upoważniającem dany statek do podnoszenia bandery polskiej i zastępuje dokument stały, jakim jest certyfikat okrętowy.

2. Przy wydawaniu świadectwa o banderze winien Konsul stwierdzić na zasadzie przedłożonych mu dokumentów tytuł prawny nabycia statku, obywatelstwo polskie nabywcy, a w szczególności przy osobach prawnych:

a) czy udziały lub akcje są imienne,

b) czy udział cudzoziemców w kapitale zakładowym nie przekracza 49%,

c) czy w tym samym stosunku biorą cudzoziemcy udział we władzy kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej,

d) czy główny kierownik (dyrektor, zarządzający) jest obywatelem polskim.

Prawo do bandery polskiej mają również statki nabyte przez spółki dla żeglugi transoceanicznej, zwolnione przez Ministra Przemysłu i Handlu od warunków podanych pod b) i d).

Obywatelstwo polskie właściciela statku może zastąpić zaświadczenie Ministra Przemysłu i Handlu, wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych, iż odnośny nabywca jest narodowości polskiej.

W razie powstałych wątpliwości, czy statek zakupiony zagranicą ma warunki do uznania go za statek polski, w szczególności zaś gdy dany statek jest obciążony wierzytelnościami na rzecz cudzoziemców — Konsulowie winni przed wydaniem świadectwa o banderze przedłożyć sprawę do orzeczenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Departament Morski.

3. Świadectwo o banderze winno być wydane na czas potrzebny do odbycia podróży statkiem z portu zagranicznego do portu polskiego i to na czas nie dłuższy niż na 1 (jeden) rok. O ileby z przyczyn usprawiedliwionych podróż ta nie mogła być ukończona w ustalonym okresie czasu, może Konsul R. P., właściwy dla danego portu położonego na drodze do portu polskiego przedłużyć ważność świadectwa także po upływie jednego roku, ale tylko na niezbędny czas potrzebny do dojścia do portu polskiego.

4. Wzór świadectwa o banderze podany jest w załączniku Nr. 5 do pisma M. S. Z. z dnia 1.VIII. 1923 r. Nr. K. I. 94›3 (Zbiór Przepisów Konsularnych Nr. tekstu 203). Formularzy należy żądać od Urzędu Morskiego w Gdyni.

O wydanych świadectwach o banderze jak i o przedłużeniach ich winni Konsulowie R. P. zawiadamiać natychmiast Ministerstwo Przemysłu i Handlu, Departament Morski.

§ 2. *Kontrola nad podnoszeniem polskiej bandery handlowej.*

1. Konsul winien donosić Urzędowi Morskiemu w Gdyni:

a) o wszelkich wypadkach podnoszenia polskiej bandery handlowej przez statki morskie, które w myśl obowiązujących przepisów nie mają wogóle prawa do jej podnoszenia, lub też mając prawo na to, czynią to bez poprzedniego uzyskania polskiego certyfikatu okrętowego lub świadectwa o banderze;

b) o wszelkich wypadkach używania polskiej bandery handlowej w sposób uchybiający czci należnej Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Konsul winien donosić Sądowi Grodzkiemu w Gdyni jako Sądowi Rejestrowemu:

a) o wszelkich wypadkach sprzedaży zagranicą polskiego statku handlowego;

b) o zatonięciu lub urzędowem uznaniu statku za niezdatny do naprawy — a to w celu wykreślenia odnośnego statku z rejestru polskich statków handlowych.

§ 3. *Bezpieczeństwo statków morskich.*

1. W myśl art. 14 i 16 Rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. Nr. 80 z 1930 r, poz. 632) Konsulowie są władzą inspekcyjną dla statków polskich, przebywających w portach zagranicznych. Konsul winien przeprowadzić inspekcję dorywczą przy pomocy dwóch (2) ekspertów:

a) w razie, gdy załoga doniesie mu, że statek nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa, co następnie zostaje potwierdzone przez protokólarne przesłuchanie członków załogi (§ 58 ustawy niem. o służbie marynarza);

b) gdy sam poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa; może to nastąpić także i wówczas, gdy zagraniczne władze portowe zwrócą się do niego z tego rodzaju doniesieniem.

2. Przed przeprowadzeniem inspekcji Konsul winien conajmniej na 24 godzin przed inspekcją wydać kapitanowi zakaz wyjścia statku z portu zatrzymania się z zagrożeniem kar wymienionych w art. 42 powyższego rozporządzenia i zażądać od niego wszelkich dokumentów i informacyj odnoszących się do budowy i bezpieczeństwa statku.

3. Przy przeprowadzaniu inspekcji Konsul winien wraz z ekspertami wziąć pod uwagę:

a) stan korpusu i stałych urządzeń statku;

b) stan kotłów, maszyn napędowych, urządzenia mechanicznego i elektrycznego;

c) stan kotwic, łańcuchów i innego sprzętu oraz zapasowych części;

d) stan środków ratunkowych;

e) stan środków przeciwpożarowych;

f) największą dopuszczalność zanurzenia statku, znaków zanurzenia i marki nadwodnej burty;

g) stan załadowania i balastowania statku;

h) stan niebezpiecznych ładunków;

i) stan przyrządów nawigacyjnych sygnałów;

j) stan radjotelegrafji;

k) kwalifikacje załogi w szczególności zaś dyplomy kapitanów i oficerów, oraz liczebności obsady statku —

oraz wszelkie kwestje natury technicznej i personalnej, mające związek z bezpieczeństwem statku i opieką nad życiem ludzkiem na morzu.

O przeprowadzonej inspekcji statku należy sporządzić protokół podpisany przez Konsula R. P., ekspertów i protokólanta oraz przez kapitana lub jego zastępcę i oficera maszynowego.

Stosownie do wyników inspekcji Konsul R. P. wydaje kapitanowi:

a) zakaz użycia statku w pewien zamierzony sposób, np. jako statek pasażerski, dozwalając użycia go jako statku towarowego, gdy stwierdzone braki nie czynią go zupełnie niezdatnym de żeglugi morskiej;

b) zakaz wogóle używania w jakikolwiek sposób statku gdy stwierdzone braki czynią go zupełnie niezdatnym do żeglugi morskiej.

Wszystkie powyższe zakazy Konsulowie wydają na piśmie z podaniem motywów i doręczają do rąk własnych kapitana statku.

Gdy inspekcja ustaliła, że statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa,—Konsul wystawia dokument bezpieczeństwa w myśl art. 37 — 39 podanego powyżej rozporządzenia.

Koszta przeprowadzonej inspekcji obciążają kapitana statku względnie przedsiębiorcę okrętowego.

§ 4. *Zawiadomienia o wypadkach morskich.*

Konsul R. P. ma obowiązek stosownie do art. 14 ustawy z dnia 18.III.1925 r. o izbach morskich (Dz. U. R. P. Nr. 36 z 1925 r., poz. 243) niezwłocznie donieść Urzędowi Morskiemu w Gdyni (ustawa z dnia 15.II.1933 r., Dz. U. R. P. Nr. 18 z 1933 r., poz. 117) o każdym wypadku morskim, jaki spowoduje lub jakiemu ulegnie polski statek handlowy.

§ 5. *Zaciąg i zwolnienie z zaciągu marynarzy.*

1. Zaciąg do służby na polskim statku handlowym morskim, t. zn. na polskim statku morskim, używanym do zarobkowania przez uprawianie żeglugi morskiej, — odbywa się przed Konsulem wedle §§ 12 — 26 i 31 recypowanej przez Rzeczpospolitą Polską niemieckiej ordynacji marynarskiej (Seemannsordnung) z 2 czerwca 1902 (R. G. Bl. Nr. 27, str. 175).

2. Zaciąg polega na tem, że kapitan statku lub jego zastępca przedstawia Konsulowi R. P. kandydatów na marynarzy i obie strony zgłaszają zawartą między niemi umowę o pracy. Na podstawie tych zgłoszeń Konsul R. P. sporządza spis załogi. w którym uwidocznione są wszystkie okoliczności, dotyczące statku; dane osobiste kapitana i innych członków załogi, oraz warunki płacy. Przy tej sposobności Konsul winien zbadać, czy zaciągani marynarze są w posiadaniu książeczek żeglarskich i ewentualnie wymaganych przez prawo dokumentów; czy poprzedni stosunek służbowy wygasł, a w razie przeciwnym, winien odmówić dokonania zaciągu. Zaciągnięci mogą być nietylko obywatele polscy lecz i obywatele obcy; przytem jednak należy przestrzegać postanowień ust. 6 pkt. 2 Ustawy z 28.V.1920 o polskich statkach handlowych morskich, wedle których w załodze na tych statkach musi być najmniej trzy czwarte ($\frac{3}{4}$) oficerów, jak i marynarzy obywatelami polskimi. Tak samo Konsul R. P. bada przy tej sposobności, czy kapitan i oficerowie posiadają warunki przepisane rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 listopada 1931 r. o kwalifikacji oficerów w polskiej marynarce handlowej (Dz. U. R. P. Nr. 4 z 1932 r., poz. 24).

3. Przy sposobności dokonywania zaciągu może zajść potrzeba wystawienia przez Konsulat R. P. książeczki żeglarskiej tylko wówczas, gdy kapitan polskiego statku handlowego zgłasza wniosek o dokonanie zaciągu kandydatów bez książeczek. Konsul ma obowiązek skrupulatnie zbadać powody tego rodzaju wniosków i może książeczkę wydać tylko wyjątkowo w razie istotnie stwierdzonej potrzeby zaszłej wskutek zdekompletowania załogi (np. z powodu choroby, zgonu, dezercji i t. p.) i to po stwierdzeniu warunków podanych w 7 ordynacji o służbie marynarza z 2.VI. 1902 r.

W wypadkach, gdy obywatel polski szukając zagranicą zatrudnienia na statkach obcej bandery, pragnie udowodnić swoją fachowość marynarską i w tym celu domaga się wydania mu książeczki żeglarskiej, — Konsul R. P. może mu ją wydać tylko po stwierdzeniu, że zaszły warunki § 9 ordynacji z 2. VI. 1902 r. o służbie marynarza t. zn. albo po przedstawieniu starej książeczki albo po należytem uwiarogodnieniu jej utraty.

Formularze książeczek żeglarskich należy żądać od Urzędu Morskiego w Gdyni. Za wystawioną nową książeczkę marynarz winien uiścić Zł. 5 (pięć), za duplikat Zł. 10 (dziesięć), tytułem zwrotu kosztów książeczki. Poza temi kosztami książeczki nie podlegają ani opłatom konsularnym, ani też innym opłatom skarbowym.

4. W ten sam sposób odbywa się zwolnienie z zaciągu, które może obejmować całą załogę lub poszczególnych jej członków. W tym celu winien kapitan przedłożyć Konsulowi R. P. książeczki żeglarskie zwalnianych osób, ze stwierdzeniem kategorji i rodzaju oraz czasu służby. Podpis kapitana w książeczce uwierzytelnia Konsul bez pobierania opłaty konsularnej. Dokonane przez Konsula zwolnienie z zaciągu winno być uskutecznione tak w spisie załogi, jak i w książeczce żeglarskiej marynarza.

5. Spisy załogi sporządzone przez Konsula R. P. muszą mu być zwrócone, gdy dany statek zakończył swą podróż, względnie gdy upłynął czas, na który spis został wydany. Konsul R. P. zwrócone mu spisy załogi przesyła Urzędowi Morskiemu w Gdyni.

§ 6. *Służba marynarza.*

1. W myśl § 5 ustawy z dnia 2.VI. 1902 r. o służbie marynarza, Konsulowie R. P. sprawują poza granicami Rzeczypospolitej funkcję Urzędu Żeglarskiego („Seemannsamt“). W tym zakresie działania powołani są do ingerowania w stosunki służbowe między marynarzami a przedsiębiorcami okrętowemi polskiemi, wzgl. kapitanami odnośnych statków. Stosunek służbowy między powyższemi osobami reguluje powyżej wymieniona ustawa wraz z ustawą z dn. 17 marca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 22 z 1933 r. poz. 164), ustawa niemiecka z dn. 2.VI. 1902 (R. G. Bl. str. 212) o obowiązku statków handlowych przewożenia

repatrjowanych marynarzy, oraz konwencja dotycząca umowy najmu i repatrjacji marynarzy podpisane w Genewie dn. 26.VII. 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 106 z 1931 r., poz. 821).

Pod pojęcie marynarza-repatrjanta nie podpada marynarz, który samowolnie opuścił służbę na statku (dezerter) i po tym fakcie żąda odstawienia go do kraju. W konsekwencji tego zatem każdy marynarz, który nie może udowodnić książeczką żeglarską, że został zwolniony ze służby na polskim statku handlowym lub pozostał w danym kraju wskutek rozbicia się statku, pływającego pod banderą polską — nie ma prawa korzystać z dobrodziejstw wyżej podanych przepisów i musi być traktowany, jak każdy inny obywatel polski, potrzebujący pomocy konsularnej.

Konsul R. P., jako Urząd Żeglarski, powołany jest w szczególności do orzekania w sprawach związanych ze zgaśnięciem stosunku służbowego wymienionych §§ 59, 60, 63, 66, 67 69, 77, 79, 83 ustawy o służbie marynarza, następnie do rozstrzygania sporów o wynagrodzenie między marynarzami, a kapitanem w myśl §§ 47, 57, 59, 61, 72, 73, 78 tejże ustawy. Konsul R. P. winien sie starać, stosownie do § 128 wymienionej ustawy o załatwienie sporu w drodze ugody między stronami, a dopiero w razie niedojścia do ugody winien wdrożyć postępowanie wedle zasad rozporządzenia o postępowaniu administracyjnem (Dz. U. R. P. Nr. 36 z 1928, poz. 341) i wydać orzeczenie.

2. Konsul R. P. ma obowiązek przyjąć żołd wypłacony marynarzowi po ukończeniu służby w celu dalszego przesłania go wedle dyspozycji marynarza (§ 46 ust. o służbie marynarza).

3. Konsul R. P. przyjmuje od kapitana statku inwentarz masy spadkowej po zmarłym w podróży marynarzu, spisany wobec 2-ch oficerów, przedmioty do masy należące i ewent. wynagrodzenie oraz dowód śmierci. Konsul R. P. może zgodzić się, by kapitan powyższe rzeczy oddał w Urzędzie Morskim w Gdyni.

§ 7. *Wykonywanie władzy policyjnej.*

1. Konsul R. P. w wykonywaniu funkcji Urzędu Żeglarskiego uprawniony jest w myśl § 122 ustawy o służbie marynarza do przeprowadzania śledztwa i wydawania orzeczeń karnych w razie popełnienia przekroczeń z §§ 93, 95, 96, 108, 114 — 117 wymienionej ustawy. Postępowanie powyższe jest postępowaniem karno-administracyjnem, które należy przeprowadzać wedle zasad zawartych w rozporządzeniu z dnia 22 maja 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 38 z 1928 r., poz. 365).

2. Marynarz który po zaciągu odmawia rozpoczęcia służby, lub też w czasie służby uchyla się od niej — może być wedle § 29 ordynacji żeglarskiej zmuszony do pełnienia służby. Konsul R. P. w tym wypadku nie ma prawa działać z urzędu, lecz na wniosek kapitana, z którym ma spisać w tym celu protokół, zawierający dane dotyczące

statku, osoby zbiegłego marynarza, okoliczności, w jakich następuje dezercja, w końcu zobowiązanie kapitana, że pokryje wszelkie koszta połączone z dostawieniem zbiega na pokład. W razie odmówienia przez kapitana złożenia tego zobowiązania, Konsul R. P. musi się wstrzymać od wszelkich dalszych kroków.

3. Na zasadzie tego protokółu rozpoczyna Konsul postępowanie reklamacyjne wobec władz państwa, na którego wodach terytorjalnych znajduje się statek. Postępowanie to może odnosić się do marynarzy będących tak obywatelami polskimi, jak i obywatelami państw obcych, z wyłączeniem jednak marynarzy będących obywatelami państwa, na którego wodach terytorjalnych znajduje się statek polski.

W szczególności Konsulowie i Agenci Konsularni mogą w myśl zwyczajów międzynarodowych i konwencyj konsularnych żądać od władz państwa przyjmującego, aresztowania oraz odstawienia bądź na statek, bądź odesłania do kraju ojczystego oficerów, marynarzy i innych osób, należących w jakimkolwiek charakterze do załogi statków, pływających pod banderą ich państwa, które zbiegły ze statku w porcie.

Żądanie to winno być pisemnie skierowane do właściwych władz miejscowych, przyczem należy wykazać na podstawie papierów okrętowych w szczególności listy załogi (rola zaciągowa) lub też na podstawie uwierzytelnionych wypisów z nich, że osoby, których wydania żądają, należą rzeczywiście do załogi, danego statku.

Żądaniu w ten sposób uzasadnionemu władze miejscowe muszą zadość uczynić, chyba, że osoba zbiegła popełniła na lądzie zbrodnię lub występek; w tym ostatnim wypadku władze miejscowe mogą odroczyć wydanie, aż do czasu wydania wyroku przez sąd właściwy i całkowitego wykonania wyroku. Zbiedzy mogą być na żądanie i na koszt Konsula osadzeni i trzymani w areszcie, aż do chwili odstawienia ich zpowrotem na pokład okrętu ojczystego, lub też do czasu nadejścia sposobności odesłania do ojczyzny. Jeżeliby jednak sposobność taka nie nadarzyła się w przeciągu dwóch miesięcy od dnia zatrzymania, zbiegowie mogą być wypuszczeni na wolność i nie mogą być ponownie zatrzymani z tego samego powodu.

§ 8. *Kondemnacja statku i pożyczka bodmeryjna.*

1. Kapitan morskiego statku handlowego jest z samej ustawy (Art. 499 niem. Kodeksu Handlowego) uprawniony do sprzedaży statku poza portem ojczystym. Sprzedaż, która musi się odbyć publicznie, uzależniona jest od istnienia bezwzględnej konieczności, która zmusza kapitana do niej. Stwierdzenie tej konieczności należy do sądów miejscowych po wysłuchaniu rzeczoznawców i Konsula.

2. Kapitan morskiego statku handlowego jest uprawniony z samej ustawy (art. 686 niem. Kod. Handl.) do zaciągnięcia pożyczki zwanej

bodmeryjną, po uzyskaniu jednak dokumentu stwierdzającego konieczność tej pożyczki. Dokument ten może być wystawiony przez Konsula.

3. W obu powyższych wypadkach Konsul R. P. po przedstawieniu mu sprawy przez kapitana statku winien natychmiast zażądać odpowiednich instrukcyj od Urzędu Morskiego w Gdyni.

§ 9. *Meldunek kapitanów polskich statków handlowych.*

1. W celu umożliwienia Konsulom R. P. wykonywania powyższych zadań, wprowadzony został rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 19 listopada 1924 roku („Monitor Polski" Nr. 271 i 280 z 1924 r.) obowiązek meldowania się kapitanów polskich statków handlowych u Konsulów R. P.

2. Niezwłocznie po wpłynięciu statku polskiego do portu w okręgu konsularnym, kapitan statku winien ustnie lub na piśmie zawiadomić Konsula R. P. o wpłynięciu statku.

Zawiadomienie powinno zawierać:

1) rodzaj, nazwę, sygnał rozpoznawczy, pojemność netto i port ojczysty statku;

2) nazwisko i miejsce zamieszkania przedsiębiorcy żeglugowego i właścicieli statku;

3) dzień i godzinę wpłynięcia;

4) liczbę oficerów i marynarzy;

5) liczbę pasażerów, którzy mają wylądować;

6) rodzaj ładunku, który statek ma wyładować i załadować;

7) ostatni port, do którego statek zawinął;

8) jak długo statek stać będzie w porcie;

9) następny port, do którego statek ma zawinąć po odpłynięciu;

10) adres osoby, załatwiającej na miejscu wszystkie sprawy, łączące się z odprawą statku.

Jeżeli statek pozostaje dłużej niż 48 godzin w porcie z siedzibą Konsulatu R. P., kapitan winien niezwłocznie zameldować o tem Konsulowi, ustnie lub na piśmie. Jeżeli nie pociągnie to za sobą zwłoki w podróży, kapitan winien równocześnie przedstawić rolę zaciągową (spis załogi) oraz certyfikat okrętowy.

Jeżeli kapitan zgóry liczy się z dłuższym pobytem w porcie, niż przez 48 godzin, winien przy pierwszym meldunku przedstawić rolę zaciągową (spis załogi) oraz certyfikat okrętowy.

Rola zaciągowa (spis załogi) aż do odpłynięcia statku pozostaje w Konsulacie.

Postanowienia powyższe nie stosują się do statków, które zawijają do portu tylko z balastem, albo korzystają z portu tylko dla schronienia się przed burzą, niebezpieczeństwem wojny, lub wskutek awarji lub też dla uzupełnienia zapasów paliwa, materjałów, albo prowiantu.

3. Na zasadzie przedłożonego certyfikatu okrętowego i spisu załogi, Konsul winien zbadać, czy statek prawnie wywiesza polską banderę handlową, następnie czy skład załogi jest polskim składem, t. zn. czy 3/4 (trzy czwarte) oficerów i marynarzy jest obywatelami polskimi, oraz czy księgi okrętowe prowadzone są w języku polskim, w końcu czy ten język jest używany w służbie wewnętrznej statku (art. 6 ust. o polskich statkach handlowych morskich).

O wszelkich brakach, stwierdzonych w tych sprawach, Konsul R. P. komunikuje bezzwłocznie Urzędowi Morskiemu w Gdyni.

4. Dokonanie meldunku przez kapitana stwierdza Konsul na liście załogi przez przyłożenie stempla „Widziano w Konsulacie R. P. w.......", pieczęci urzędowej i swego podpisu, oraz przez wpisanie meldunku do rejestru przepisanego okólnikiem M. S. Z. z dnia 9.I.1925 r. Nr. K.I. 12787 (Dz. Urz. M. S. Z. Nr. 3 z 1925 r., poz. 30; Zbiór przepisów Konsularnych tekst Nr. 204).

5. W razie zawinięcia statków polskich do portów, położonych w okręgu konsularnym i niezgłoszenia się kapitana w myśl powyżej powołanego rozporządzenia o meldunkach, — winien Konsul natychmiast zawiadomić Urząd Morski w Gdyni w celu pociągnięcia kapitana do odpowiedzialności karnej.

§ 10. *Źródła.*

Przy wykonywaniu powyższych zadań należy posługiwać się tekstami podanych ustaw.

O ile chodzi o ustawodawstwo polskie, to zostały one wyczerpująco podane w opracowaniu Zbigniewa Toczyńskiego: „Polskie Przepisy Morskie". Warszawa 1933 (Nakładem księgarni F. Hoesicka).

§ 11. *Przepis końcowy.*

1. Instrukcja niniejsza ma zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do polskiej marynarki handlowej. Do morskich statków handlowych, pływających pod banderą W. M. Gdańska mogą być stosowane przepisy niniejszej instrukcji zawarte w §§ 3, 5, 6 i 7 o ile tego wyraźnie zażąda kapitan statku gdańskiego. O ile w tych punktach przewidziane jest znoszenie się Konsula R. P. z Urzędem Morskim w Gdyni, wówczas na miejsce tego urzędu wchodzi Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku.

2. Stosunek Przedstawicieli Dyplomatycznych i Konsularnych R. P. do polskiej marynarki wojennej uregulowany jest instrukcją z 17.XII.1931 r. Nr. P. D. 5011, ogłoszoną jako dodatek do Nr. 5 Dz. Urz. M. S. Z z dnia 1 marca 1932 r.

3. Z wydaniem niniejszej instrukcji tracą moc obowiązującą dotychczasowe przepisy Ministerstwa Spraw Zagranicznych z 26.IV.1928 r. K. I. 592 w sprawie stosunku Konsula do polskiej marynarki handlowej (Dz. Urz. M. S. Z. Nr. 6 z 1928 r., poz. 50), oraz okólnik z 15.II.1923 r. K. I. 645 w sprawie wydawania tymczasowych świadectw rejestracji na pływanie pod banderą polską (Dz. Urz. M. S. Z. Nr. 4. z 1923 r., poz. 50).

Minister

Warszawa, 1 stycznia 1934 r. *(—) J. Beck*

Redakcja i Administracja
Sekretarjat Ministra Spraw Zagranicznych (S. M.) tel. wewn. 101.

Prenumerata roczna zł 8.—, cena numeru 75 gr.

Nr 11361/34. Główna Drukarnia Wojskowa